

平成23年度 第2回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事録

1. 日時:平成23年9月28日(水)9:45~11:35

2. 会場:高松サンポート合同庁舎 13階会議室

3. 出席者

委員 : 矢田部委員長、高塚委員、中野委員、松根委員、三木委員、渡邊委員

四国地整: 局長、次長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、営繕部長、用地部長、他

4. 議事内容

・再評価審議

- 1) 那賀川総合水系環境整備事業
- 2) 善徳地区直轄地すべり対策事業
- 3) 怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業
- 4) 一般国道56号 五十崎内子拡幅
- 5) 一般国道11号 川之江三島バイパス
- 6) 一般国道11号 新居浜バイパス
- 7) 一般国道56号 伊予インター関連
- 8) 一般国道56号 土佐市バイパス

5. 審議結果

・委員長代理に中野委員を指名。

・再評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

- 1) 那賀川総合水系環境整備事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 2) 善徳地区直轄地すべり対策事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 3) 怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 4) 一般国道56号 五十崎内子拡幅
「事業中止」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 5) 一般国道11号 川之江三島バイパス
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 6) 一般国道11号 新居浜バイパス
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

7)一般国道56号 伊予インター関連

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

8)一般国道56号 土佐市バイパス

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

6. 委員からの意見・質問、それらに対する回答等 (意見・質問:ゴシック、回答等:明朝)
・再評価対象事業

1)那賀川総合水系環境整備事業

○便益の算定にあたって、苦労した点とそこから得られた教訓、今後どうやって生かしていくのかといった点を説明頂きたい。

→ 今回、回収率を上げる取り組みとして、調査期限後に回答を頂けていない方も含めて感謝状を出したところ、後から全体の3割を占める程の提出があったので、こういった回収率を上げるための工夫も色々やっていかないといけないと感じた。

また、便益集計範囲を設定するために、事業に関する認知度等を考慮して最終的に 10 km圏内に設定するなど、適切な支払意思額を算出する取り組みを行った。

なお、費用便益分析については、今後も各現場毎に現場に合わせた工夫をしていかなければいけないと感じた。

○CVMの限界というのか、改善すべき点も色々あるのではないと思うが、その点は如何か。

→ アンケートの中には、アンケートの理解を確認するための質問を設定している。これはアンケートの目的、内容を理解頂けていない回答は、便益算定の対象から除外すべきということで設定したものである。

そのため、本事業が環境整備であるにも関わらず、『洪水の心配が少なくなる』の選択肢を選んだ回答者の回答結果は除外させて頂いた。

一方、『世帯から負担金を集めるという仕組みには反対である』の選択肢を選んだ回答は、これまでは抵抗回答として除外していたが、今回は抵抗回答数が多くなったため、事業反対(WTP=0円)として採用した。

○仕組みに反対であるということと支払意思額がないということは、少し違うのではないか。

一つ一つの質問の意図を明確にして頂いて、その反対の理由を整理して頂くことが、今後この調査を更に改善していくために重要なのではないか。

→ こちらの意志がきちんと伝わるような設問であるかどうか、設問の書きぶりにもよると思われる。そういった点も含めて、CVMのアンケート内容については今後も見直しをかけていきたい。

○正確な支払意思額を計測するには様々な困難が伴うが、CVMの大前提としては、その事業が行われたことでどう環境が変わるのかということを十分に理解して頂くことであり、正確に、なるべく具体的なイメージしやすい情報を与える必要がある。37頁の事業説明は、1枚にまとめたかったのかもしれないが、これでは伝わらないのではないと思う。

→ 事業の説明資料は、極力簡略化した方が見て頂けるので、回収率の向上を考えてこの様な資料になったが、先生の仰る様などころもあると思うので、今後、説明資料についても見直しをかけていきたい。

○CVMIは、毎回様々な問題提起がされている。データに基づいた議論ができると良いと思うので、平均値だけでなく、分布系で示すなどして頂きたい。

アンケートの取り方についても、例えば、改修前のデータを踏まえて、改修後のアンケートを取ったり、あるいは町内会毎に説明会を開くなど、もう少しきめ細かく説明をした上でアンケートを取るなど、今後とも一層の改善をお願いしたい。

2) 善徳地区直轄地すべり対策事業

○今回の紀伊半島の豪雨災害を見ていると、こういうところで大崩壊が起こって、堰止めが発生し、その後二次災害があるということは心配である。そういう意味で、こうした地すべりを抑えるための取り組みは、当然続けていかないといけないと思う。

○恐らくこの水系の中では、直轄以外でも県単位で地すべり対策を進められているが、直轄の箇所と同程度の危険性のある地すべり地の評価というのはどの程度できているのか。直轄の事業箇所の地すべりが止められても、その上流で大規模崩壊が起こることも当然あり得ることであり、国でないとできない事業であるという評価がされているかどうか伺いたい。

→ この地域の一帯が地すべり地帯であるので、直轄以外にも県の補助事業も行われている。他地域の地すべりの滑動状況のデータはないが、安全になってるとは言い難い状況と思う。

○土木研究所等で大規模地すべりに関する調査が進んでる様に聞いているので、今後起こりそうな場所の把握は、ぜひ国でしっかりやって頂いて、国でないとできない事業に関しては事業を進められる様に検討いただきたい。

→ 深層崩壊は、全国レベルでは非常に縮尺の小さい広域的な図面を出して危険箇所等を発表している。その中で特に危険性の高いところについては、細かい深層崩壊の危険箇所を把握すべく、事務所で調査を進めているところである。

○便益の発現方法の変更によって便益が増えていると思うが、前回は施工直後からの効果発現を考慮していなかったのか。今回の方が正確だとは思いますが、前回評価後に何か制度の変更があったということか。

→ 以前は対策事業が全て完了後に効果発現することになっていたが、現況の観測状況からも、対策をすれば順次効果が得られるので、今回は整備期間中の便益を積み上げた。

これは、ここだけの独自の手法ではなく、全国統一の手法として通達が出ており、それに基づいて算定したものである。

○資料5頁で、Z-0ブロックの現状に『対策工優先度は高い』とあるが、現場では施工がされていないのは何故か。

→ Z-0ブロックは、最近の観測から、地すべりの危険が認められてきたものである。

非常に活発で、橋台が地すべりを起こして変状するといった被害が出ている。ブロックの下にはかずら橋の方まで入ってくる重要な県道があり、非常に優先度の高く、至急工事に入るように検討しているところである。

3) 怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業

○資料21頁で、事業計画の見直しによって事業費が約90億円削減されているが、これほどのようなことによるものか。

→ 地すべりの観測を継続した結果、地すべりの移動の元となる地下水の分布状況が明らかになってきた。それに基づいて、より効果的な所に効果的な施設を入れるといった施設の配置計画の見直しによって事業費の削減ができた。

○資料21頁の前回再評価時との比較で、総費用は現在価値化するとそれ程変わらないが、現在価値化する前の金額は90億円低下している。一方の善徳地区の資料21頁では、総費用の現在価値化する前の事業費は、これほど変化していないのだが、この310億円と90億円のコスト縮減というのは正しい数字なのか。

→ 観測の結果に基づいて、地下水の分布状況等から技術的に検討した上で、ここまでコストが縮減できるという検討をしておき正確なものである。

○コスト縮減は、大変重要なテーマであると思うので、資料に、取り組み毎にどの程度縮減できたのかという金額も記載頂きたい。

○地すべり対策事業によって、変動量が抑制されているとか、地下水の低下が見られているといった整備効果事例は大変良いと思う。こういった効果を、わかりやすく説明することはすばらしいことだと思うので継続してもらいたい。

○今回の費用対効果分析は、評価対象期間が110年であり、こういう超長期的なスパンで考えた時に、この地区が、人口が将来どうなるのかという懸念もあるので、特に資産の変動について、何の理由でこう変動する可能性があるのかというところを丁寧に取組まれることによって、この評価手法が、更に改善していくのではないかと思う。

先ほどのCVMも同じで、今与えられた枠組みがあって、その中で最先端の技術を使ってやられてるわけだが、更に改善していくためには、その変動の理由が現場に即してどんなことがあるのかを積み重ねて、それをわかりやすくしっかりと記録していくということが、事業評価の中でも大事ではないかと思うが、如何か。

→ 社会情勢の変化として、少子高齢化、過疎化による地域の資産の減少はあるが、今回の便益構成を見ると、河道閉塞の決壊による下流の氾濫被害の方が大きい結果になっているので、将来B/Cが1.0を切るかどうかは微妙なところだと思われる。

地すべり対策事業や砂防事業には、数値化できてない便益、例えば国土保全効果といったものもあり、今後そういうことも詰めながら精度を上げていくことは重要だと考えている。

○天然ダムが決壊した場合、池田ダムは保つのかどうか検討されているか。段波は津波同然で、衝撃波としてぶつかるが、そうした場合の安全性はまだ十分評価されてないと考えたら良いのか。

→ 一応今の1,000トン位を超えるという数字を元に、ダムサイドの方でその程度だったら大丈夫だろうという概略の見通しはもっている。

海外ではそういった過酷災害を検証している様だが、まだ日本では大々的にダムサイドの方で、全国統一された手法で検討するまでには至っていない。

東日本大震災のこともあるので、今後はそういうこともきちっと検証して、安全を確かめ、必要な対策があれば、それはしっかりととっていかうというふうに検討を全国的には始めているところであるので、今後しっかりと検証していきたい。

○善徳と怒田・八畝を比較すると、怒田・八畝は粘土質なので、善徳の方が崩壊の危険性が非常に高いのではないかと。崩壊の安全率が相当違うはずなので、その辺を将来的には少し検討してもらいたい。

4)一般国道56号 五十崎内子拡幅

○城廻地区が中止になれば計画の見直しをされるのだろうが、それまでの間に、例えば線形不良を部分的に対処するという事は考えているのか。

→ 現道の対策については、これから検討していきたいと考えている。

○事故が多い地域であって、事業を中止しても安全対策が必要と説明されたので、交通事故の減少便益が0億円なのは意外な結果だと思ったのだが、そのあたりを説明頂きたい。

→ 便益の算出はマニュアルに基づいており、同じ様な道路状況の全国平均的な数値になっている。数値としてはこれで仕方がないが、その他に交通事故が発生しているということも、もう少し説明していきたいと思う。

○小数点以下2桁までしか出ていないが、資料の中で、事故の話を中心に前面に出しているのだから、特例的な措置かもしれないが、実際の数字がいくらなのか記載頂いた方が良かったのではないかと。

→ 資料19頁に、事故件数をグラフにしており、城廻地区は五十崎内子地区に比べて件数は少ないが、線形が悪いために正面衝突が多い事故形態になっている。

○事業中止という決断をされるということは、とても苦しいことで、勇気のいることだと思う。こういうふうに日々努力されていることに対してあらためて感謝申し上げる。

○資料29頁、総便益が前回の再評価時と比べると約300億円減少している。これは、社会経済状況の変化もあると思うが、4年間で300億円、割合にすると75%位の便益が減少するというのは、評価手法に大きな改善の余地があると感じる。

評価時には、事業者の感覚と、数値結果、そしてそれに基づく決定というものが、出来る限り一致することが望ましいと思うが、数値が直感と異なる場合、その差がどこから来るのかを整理して、必要に応じて本省に伝えることが必要だと思うので、ぜひお願いしたい。

本事業が中止されて悲しむ方も大勢おられるはずであり、不確実性が大きくなっている状況だからこそ、リスク・マネジメントを、よりしっかりとやっていくことが大事だと思うので、ぜひそのところは今後ともお願いしたい。

5)一般国道11号 川之江三島バイパス

○現状の効果として、現道11号の混雑が緩和されて、バイパスにどの程度流れているのか、実態を教えてください。

→ 資料13頁、現道の中ノ庄では、当初2万3,000台の交通量に対して、バイパス供用後に約40%交通量が減少し、その減少分がバイパスを利用している状況である。

○この様な実態に対して、便益は実態ベースに置き換えられているのか。

→ 今回の便益算定は、平成17年度センサスに基づいているので、最新の交通量観測結果を反映できていないが、次回の交通量推計の見直しの時には、平成22年度センサスに基づいて推計を行い算定するので、その際には現況が反映される。

○便益との整合性としては、大体予想通りなのか、感覚的なものでよいが。

→ 部分的に供用している現段階では、期待通りに交通がシフトしていると思っている。なお、最終的な成果を出すために残区間の整備が必要であるというのも、感覚と整合していると考えている。

○川之江三島バイパスと新居浜バイパスで、総便益が約1,000億円減少している理由が、「費用便益分析マニュアルの改訂」と「交通需要推計手法の見直し」となっている。これは、現在のバイパスの需要が少ないということなのか、それとも、費用便益分析の方で、時間短縮便益等の評価方法が大幅に変わったということなのか。具体的に何が大きく影響しているのか。

→ 両バイパスに限らないが、将来交通量が従来の見通しより低くなってきているということと、時間短縮効果の時間価値が見直されて、従来より低くなったところである。

○具体的に1時間短縮される時の便益額が、従来よりも3、4割落ちてるということか。

→ その通りである。

○走行時間短縮便益が3、4割減少したことについては、以前の評価が多少過大になっていたという見方と、実際に経済的な側面から、今後時間価値が低下していくという2つの見方がある。現代は忙しい時代であって、時間価値は上がっている気がするので、3、4割も減少することには違和感があるが、そのあたりはどの様に考えれば良いのか。

→ 本省の委員会でご意見を頂きながら単価設定がされており、今回はより安全側に見直しがされたと捉えているが、今後も評価の妥当性を検証して、必要に応じて見直しがなされると考えている。

○最近燃料費も値上がりしており、走行時間の短縮は燃料費の削減にもつながるので、そういうことを考えれば、年々上がっている中で、逆に便益が下がっていくのは不思議な気がする。

6)一般国道11号 新居浜バイパス

○事業評価とは直接関係ないかもしれないが、他事業も含めて、工区の延長が短いものが結構ある様な気がするが、これは、現在の経済情勢を鑑みて、以前に比べて多少短くなっているということか。

→ 工区割について、一例として、新居浜バイパスで説明すると、現在供用している工区は、新居浜インターと新居浜市の中心部を結ぶために、バイパスの中でも特に重要度の高い工区として先行して事業を進めたものである。

この様に、経済情勢等から全体を一気に進めるのが非常に難しいという状況の中では、早期に効果をあげる区間を選定して、そこから順次事業を進めていくこととしている。

7)一般国道56号 伊予インター関連

○現道の国道11号や56号は、ともに市街地を通過しており、東日本大震災の様な大規模災害が起きると、中心市街地の方では非常に通行に時間を要すると思われるが、バイパスは4車線で計画されており、住宅も少ない所を通るので、恐らく大災害に対しては比較的強い道路という気がするが、防災面での効果というのは考慮しないのか。

→ 現在、防災面など、3便益以外のものをどの様に評価するのかという検討がなされているところであり、防災の効果も、今後考慮されることになるのではないかと考えている。

8)一般国道56号 土佐市バイパス

○資料32頁、(3)擁壁工の①は、盛土構造に変更することによって用地が広がっているが、それも含めて1.3億円のコスト縮減なのか。

→ 盛土構造に変えて用地の取得面積は増えたが、用地費等も含めて削減されたものである。

○下段、(3)擁壁工の②は、民間の費用でかさ上げしたので擁壁延長が短縮されたということか。

→ 民間の方で高低差を解消をしたことで、擁壁が要らなくなって、国の費用が減ったということである。